

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/257035

Bijlage(n)
4

Datum 26 november 2014
Betreft Uitvoeringsrichtlijn voor artikel 7a van de EU Richtlijn
Brandstofkwaliteit

Geachte voorzitter,

Hierbij informeer ik uw Kamer over het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn van de Raad tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig de Richtlijn Brandstofkwaliteit¹ (COM (2014) 617 final).

In 2009 is in de Richtlijn Brandstofkwaliteit vastgelegd dat brandstofleveranciers in 2020 6% CO₂ gereduceerd moeten hebben in de gehele keten van fossiele brandstoffen voor transport. Er is echter nog geen methodiek waarmee brandstofleveranciers deze reductie kunnen berekenen. De voorgestelde uitvoeringsrichtlijn voorziet in de berekeningsmethode. Daarnaast regelt de uitvoeringsrichtlijn de rapportageverplichting waarmee brandstofleveranciers kunnen aantonen dat zij in 2020 voldoen aan de verplichting. Verder regelt deze uitvoeringsrichtlijn de rapportage van de lidstaten aan de Europese Commissie. Op 4 december wordt er over dit voorstel gestemd in de Raad. De gevolgen van dit voorstel zijn in kaart gebracht. Hieronder ga ik daar op in. Een toelichting op de inhoud van het voorstel vindt u in de bijlage bij deze brief.

Appreciatie voorstel

In 2011 heeft de Europese Commissie al een keer een voorstel gepresenteerd voor een richtlijn tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen. Dit voorstel werd in 2012 afgewezen door de lidstaten in het Comité Brandstofkwaliteit, omdat veel lidstaten de lasten voor de brandstofleveranciers te groot vonden en twijfelden aan de uitvoerbaarheid van het voorstel. Ook de oliemaatschappijen hadden grote bezwaren tegen dit voorstel, omdat het bestaande investeringen in de raffinaderijen negatief zou beïnvloeden. Landen die onconventionele oliën produceren hadden eveneens bezwaren omdat aan deze oliën een aparte status werd toegekend, maar hoge CO₂-emissies bij conventionele oliëwinning verborgen bleven. Met het huidige

¹ Richtlijn (EG) nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 3/12/EEG van de Raad.

voorstel komt de Europese Commissie tegemoet aan de bezwaren die zijn geuit tegen het voorstel uit 2011.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/257035

Voor de brandstofleveranciers acht ik het nieuwe voorstel uitvoerbaar. De door de Europese Commissie geschatte nalevingkosten van 0,03-0,04 cent per liter zijn realistisch. De brandstofleveranciers wordt gevraagd om beschikbare gegevens te rapporteren. Voor biobrandstoffen rapporteren de brandstofleveranciers reeds de gevraagde gegevens in het kader van de Richtlijn Hernieuwbare Energie². Gegevens die op dit moment niet beschikbaar zijn, zoals de exacte samenstelling van geïmporteerde brandstoffen als diesel en benzine, hoeven niet te worden gerapporteerd. Wel moeten de brandstofleveranciers de handelsnaam aanleveren van de door hen gebruikte ruwe olie. Op basis van deze handelsnaam kan de regio achterhaald worden waar de olie vandaan komt. Brandstofleveranciers zijn verder niet genoodzaakt te sturen op de inkoop van oliën met een lagere CO₂-waarde. Zij hoeven namelijk niet de actuele waarde van hun keten te berekenen maar kunnen rekenen met de in het voorstel opgenomen CO₂-standaardwaarden voor brandstoffen. Hierdoor worden de bestaande investeringen in de raffinaderijen niet geraakt.

Ten opzichte van het voorstel uit 2011 zijn de standaardwaarde voor benzine en diesel en de gemiddelde waarde van de brandstofmix in de Europese Unie verhoogd. Dit komt doordat de CO₂-uitstoot in de hele keten van conventionele olie hoger blijkt te zijn dan eerder verondersteld en omdat rekening is gehouden met de aanwezigheid van onconventionele oliën als teerzandolie en schalie-olie in de brandstofmix in de Europese Unie. Teerzand- en schalie-olie zijn ook expliciet vermeld als onderdeel van de standaardwaarde van benzine en diesel in de Europese Unie met de bijbehorende hoge CO₂-waardes.

Ik realiseer me dat het nieuwe voorstel van de Europese Commissie niet volledig tegemoet komt aan de wensen die leven in uw Kamer over de aanpak van teerzandolie en het vergroten van transparantie in de keten transportbrandstoffen. Het voorstel regelt echter een aantal essentiële zaken dat nodig is om de CO₂-reductieplicht van 6% in 2020 mogelijk te maken. Zonder de voorgestelde berekeningsmethode en de rapportageverplichting is de CO₂-reductiedoelstelling van 6% in 2020 over de keten fossiele transportbrandstoffen voor de brandstofleveranciers niet uit te voeren. Een uitvoerbare CO₂-reductieverplichting in de Richtlijn Brandstofkwaliteit is van groot belang voor nu, maar ook voor de toekomst. Het Kabinet zet zich dan ook in voor het behoud, ook na 2020, van de CO₂-reductieverplichting in de Richtlijn Brandstofkwaliteit.

De Europese Commissie heeft aangegeven niet met een ander voorstel te zullen komen als dit voorstel het niet redt. Het is in dit licht van belang dat dit voorstel wordt aangenomen, zodat de CO₂-reductieverplichting uit de Richtlijn Brandstofkwaliteit in ieder geval uitgevoerd kan worden. Ik ben daarom van plan in te stemmen met dit voorstel. Tot grote inhoudelijke wijzigingen in het voorstel was de Europese Commissie niet bereid. Wel heb ik aangedrongen op richtsnoeren van de Europese Commissie ten aanzien van de verificatie door de lidstaten van de door de oliemaatschappijen geclaimde upstream emissie reductie. Het is vanwege het level playing field en mogelijke administratieve lasten voor het

² Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (voor de EER relevante tekst).

bedrijfsleven onwenselijk dat iedere lidstaat het wiel zelf gaat uitvinden. Ook heb ik aangedrongen op een langere implementatietermijn, aangezien er tijd nodig is om de uitvoeringsrichtlijn te implementeren in de Nederlandse wet- en regelgeving. Dat vergt meer tijd dan de 12 maanden die nu in het voorstel staan. Het voorstel is door het Italiaans voorzitterschap op deze punten aangepast.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/257035

U ontvangt van mij binnenkort het rapport van Ecorys dat is opgesteld naar aanleiding van de uitvoering van de motie Jan Vos (kst. 33834, nr. 17), waarin de regering gevraagd wordt in kaart te brengen welke juridische en economische obstakels er zijn voor het realiseren van volledige transparantie in de keten fossiele brandstoffen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bijlage I: Inhoud voorstel

Berekening CO₂-reductie in de keten

In het voorstel wordt een berekeningsmethode voorgesteld waarmee brandstofleveranciers hun CO₂-reductie in de keten kunnen berekenen. De bereikte reductie wordt afgezet tegen de basiswaarde van de Europese brandstofmix in 2010 van 94,1 CO₂ eq/MJ. Het voorstel stelt ook de standaardwaarden vast voor Europese benzine van 93,3 CO₂ eq/MJ en diesel van 95,1 CO₂ eq/MJ. Deze standaardwaarden zijn verhoogd ten opzichte van het vorige voorstel. Teerzand en schalieolie zijn verhoogd ten opzichte van het vorige voorstel. Teerzand en schalieolie zijn met de bijbehorende CO₂-waarden opgenomen in de berekening van de standaardwaarden. De brandstofleveranciers gebruiken deze standaardwaarden voor benzine en diesel en ook de CO₂-waarden voor andere brandstoffen in het voorstel, om de CO₂-intensiteit van de keten transportbrandstoffen te berekenen. Reductie ten opzichte van het Europese gemiddelde kan worden gerealiseerd door middel van het inzetten van alternatieve brandstoffen met een lagere CO₂-waarde zoals LPG, LNG, CNG, biobrandstoffen en elektriciteit. Ook de reductie van emissies bij de winning van fossiele brandstoffen (*upstream emissions*), zoals door het verminderen van affakkelen en ontluchten, kan ingezet worden.

De Commissie heeft er voor gekozen niet te regelen dat de CO₂-intensiteit van brandstoffen wordt gedifferentieerd naar de bron van de grondstoffen, omdat dit nadelige gevolgen zou hebben voor de huidige investeringen in raffinaderijen in de EU. Het voorstel maakt het daarmee niet noodzakelijk voor raffinaderijen om ruwe olie in te kopen met een lagere CO₂-waarde om zo aan de verplichting te doen.

Biobrandstoffen moeten voldoen aan de duurzaamheidscriteria in de Richtlijn Brandstofkwaliteit. Deze zijn gelijk aan de duurzaamheidscriteria in de Richtlijn Hernieuwbare Energie³. Dit betekent dat de berekening of biobrandstoffen voldoen aan de vereiste CO₂-besparing nog steeds plaatsvindt op basis van de uitgangsnorm voor fossiele brandstof van 83,8 CO₂ eq/MJ uit bijlage IV van de Richtlijn Brandstofkwaliteit. Voldoen de ingezette biobrandstoffen niet aan de duurzaamheidscriteria, dan wordt hun CO₂-waarde gelijk gesteld aan die van fossiele brandstof.

De rapportageverplichting

Brandstofleveranciers rapporteren aan de lidstaten over de door hen op de markt gebrachte brandstoffen, inclusief de biobrandstoffen, en de daar bij behorende CO₂-intensiteit. Ook rapporteren bedrijven over de bereikte upstream emissie reducties. Er wordt gerapporteerd over de oorsprong van de olie (op basis van de handelsnamen uit bijlage 2, punt 7 van het voorstel), wanneer een bedrijf beschikt over deze informatie omdat het ruwe olie importeert of een overeenkomst heeft afgesloten waardoor het deze gegevens verkrijgt. Ook wordt gerapporteerd over plaats van aankoop. Voor geïmporteerde diesel en benzine van buiten de Europese Unie hoeven de brandstofleveranciers niet over de samenstelling te rapporteren, aangezien bedrijven deze informatie niet hebben of zeer moeilijk kunnen achterhalen. Brandstofleveranciers mogen ook gezamenlijk rapporteren over de CO₂-reductie in de keten.

De lidstaten rapporteren geaggregeerde informatie aan de Commissie op basis van de rapportage door de brandstofleveranciers.

³ Richtlijn (EG) nr. 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG.